

関東平野ローカル線の旅 第十一段
<水戸から郡山へ 水郡線>

「関東平野ローカル線の旅」というタイトルを付けると少々似つかわしくない、と言うよりも学問的分類からするとおかしいではないかと文句を言う人が出てくるかもしれないが・・・。

常磐線の水戸駅から東北本線の安積永盛駅迄137.5Kmを走るが、安積永盛の一つ先の郡山まで走るので水郡線と言う路線名になっている。(水戸・郡山間は142.4Km) 旅に興味を持ち始めた中学生ぐらいの頃から乗ってみたいと思っていた。名前の響きが良いことと距離があって乗り甲斐があるということ、そして蒸気機関車が牽引する力強さが見られそうなこと、などなどが願望の背景にあった。その後なかなか機会が巡って来ずに時が流れ、いつしか蒸気機関車は消え失せてしまい、後を任されたディーゼルカーも今や珍しい存在になってしまった。

1990年代に入ってから筑波・奥久慈・阿武隈などの山歩きをするようになり、水戸・常陸大子間の乗車経験はできた。しかし、この線是水戸から郡山までを一気に完走しないと気分が盛り上がらない。長い距離を走る列車が激減している昨今、水戸発郡山行は一日7本しか走っていないので、そろそろ実行しないと機会を失うのでは・・・?との焦りもあり計画の具体化に踏み切った。



平日の朝8時35分、八千代台駅は通勤ラッシュの時間帯。上野へ向かう通勤特急は勿論混雑している。それでも高砂で座ることができ、まずまずのスタート。朝方の小雨は上がったが曇天で寒々しい。日暮里で乗り換えて上野駅へ。

上野9時49分発水戸行、日暮里から乗ってもよかったのだが、始発から乗らないと完走気分がでないで・・・。

電車が空いているせいもあるが、体が暖まってこないばかりか寒くなってきた。薄手のセーターの上へ防寒用ベストを着込んでみたがあまり変らない。土浦を過ぎる頃から窓際から押し寄せる寒気で居眠りもできなくなってきた。

水戸着は11時59分途中下車。まずは体を温めるべく昼食は駅ビルの中の中華屋でタンメンと餃子。十分に体を温めた後はセーターの購入。ここまでで寒さを感じるぐらいなので、この先の郡山は更に寒いに相違ない。準備万端整えて水郡線のホームへ。



水戸13時15分発郡山行は三両編成だが、後ろの二両は常陸大子行で、郡山まで行くのは先頭車両だけ。(左写真) そのためか先頭車両はほぼ満席で発車。今では珍しい存在になってきたディーゼルカーの轟音、少しずつ青空が見え始めて温かさを感じる光景になってきたし、列車には暖房が入っている。同じボックス席には80歳近い老婆の二人連れ。二人の間話を聞こえないふりをして聴いているのも旅の味わいのひとつかも・・・。

水戸駅を出ると列車は真北に向かって走り始め、すぐに那珂川を渡る。上流の山並みがくっきりと見えて、天候の好転を感じることができる。

那珂川を渡るとすぐに常陸青柳駅に入る。畑と畑の間に家がある景色が広がる中に

駅がある。那珂川の流れの歴史を背負っていると思われる平地に広がる田や畑、その平地が終わってやや小さな膨らみにたどり着く河岸の台地のような所が**常陸津田**。

畑と人家と、人家を取り囲む樹木、そんな景色が連なるところが**後台**（ごだい）。

わずかな駅間距離で**下菅谷**へ、そして**中菅谷**。中菅谷駅のホームの脇の道路に通りの名前を示す看板が立っているのが見えた。「正直通り」「なかよし通り」、この町の温もりを感じる。たわわに実を付けた柿の鮮やかな色が遠くからでもよく見える。

上菅谷は常陸太田方面への分岐駅だが、特に目立った人の動きもない。

上菅谷駅を出ると常陸太田線を右に分けて北西に進路を変え、轟音を上げて少しずつ高度を上げていく。南北に長く伸びる八溝山地の南端になるのだろうか、那珂川と久慈川に挟まれた少しばかり高い所。

常陸鴻巣は常磐自動車道的那珂 IC の北 3Km ほどの所にある。地図を見ると溜め池だろうか湿地だろうか、池がいくつか点在しているので、水鳥の集まる所から地名がついたのかもしれない。

瓜連（うりづら）はなんとも意味ありげな地名で興味をそそる。調べてみたら予想外の情報が得られた。「うり」はアイヌ語で「丘」、「つら」は大和言葉で「連なる」を意味する。つまり「なだらかな丘が連なるところ」という、アイヌ語と大和言葉の合体による珍しい地名とのことだった。瓜連を過ぎると少しずつ里山の中に入り、時折小さな切り通しのようなところを走るようになる。

静（しず）、味のある地名ではないか。上古にこの地に綾を織る人がいて「しどり（静織）の里」と言われたのが由来で、静の里となったのが地名の起源らしい。駅近くに静神社がある。

常陸大宮は大きな集落の中に建つ駅。この地にある甲神社の尊称「甲大宮」に由来して大宮の地名が生まれたが、平成に入って近隣の町村との合併により常陸大宮市が誕生したとのこと。一旦久慈川の流れに近づいた列車は、常陸大宮駅を出ると左にカーブして、再び流れから遠ざかってしまう。

玉川村（たまがわむら）、村の名前がそのまま駅名になっていると思いきや、今は常陸大宮市の一部になってしまい村名は存在しない。常陸風土記にも出てくる古い地名のようなので色々調べていたら、ここに遊郭があったという情報も現れた。車窓に流れていく生映像からは「温かい穏やかな田舎風景」という言葉が思い浮かんだ。

地図を見るといつの間にか海拔 100m を超えるようになり、山中に入ってしまった列車が再び久慈川に戻って**野上原**（のがみはら）駅に入る。野上原を出ると、久慈川を右手に見ながら北に向かって轟音を上げて更に高度を上げるようになり、**山方宿**（やまがたじゅく）。その名が示すように、昔は街道の宿場だった。

「山方」の地名はこの地を押さえた佐竹の家臣である山方某の名に由来する。山方宿を出ると徐々に谷が狭くなり、久慈川の谷間に道路と鉄道が貼り付いたような光景になり、**中舟生**（なかふにゅう）駅に入る。舟生（ふにゅう）という地名は各地にあるが、いずれも山奥の川の流れに沿った所にあることが共通している。

下小川はまさしく川の畔の駅、その昔久慈川は小さな川だったのだろうか。駅の西側にそびえ立つ山は富士山と言い海拔 341m の高さ。久慈川の谷間が一番狭くなったところにあるのが**西金**（さいがね）駅。十年以上前のことだが、男体山から湯沢鉱泉を経てここに下った記憶がある。細かく蛇行する久慈川をへつり、トンネルでかわし唸り声を上げて走るうちに**上小川**駅に入った。右手の急峻な斜面の上には男体山があるはず。蛇行とトンネルはなおも続き、にわかには車内が騒々しくなってくると列車は**袋田**駅に入った。袋田温泉・袋田の滝などへ行くと思われるいくつかのグループが降りると車内はにわかには静まりかえり、となりの席の二人の老婆の会話が耳に入ってきた。「この沿線のどこかに住む老婆が、都会から訪ねて来た老婆を水戸まで出迎えに行った」と読み取ることができた。食べ物の話、植物の話、田舎の暮らしの話などなど多岐にわたるが、多くの老婆の会話に出てきがち「人間関係」の話が何も出てこないのが面白い。

空席が多くなってきた列車はいつの間にか走り始めており、程なくして少し空が開けた明るい**常陸大子**（ひたちだいご）に着いた。駅前には袋田温泉の送迎車と路線バスが停まっており、観光客が列をなして下車して行った。その結果、かなり空席ができたところへ地元の住人とおぼしき風情の学生や老人が乗ってきた。二両目と三両目は当駅止まりなので、切り離し作業のため長い停車時間になった。

となりの老婆たちの会話が面白かった。「一両だけで走るの？寂しいねえ」再び谷は狭くなり**下野宮**（しものみや）、誰もいないプラットホームの脇で一群のススキの穂が光り輝いていた。再び走り始めた車窓に入ってくる久慈川の流れは、浅瀬が目立つようになってきた。下野宮を出て、蛇行する久慈川を何度か渡っているうちに茨城県を離れて福島県に入った。

矢祭山（やまつりやま）の駅前の山肌が少し黄色く色づき始めていた。八幡太郎義家が奥州征伐にあたり、この地の神社に矢を奉納したのが地名の起源と言われている。八溝



山の南東に長く伸びる裾野の先端にあり、露出した花崗岩の岩場が両岸に点在する。まだ微かな色づき程度の紅葉だが、最盛期には美しい山肌が楽しめそうな気がする。矢祭山を出てトンネルを二つくり抜けると両岸の山が急に遠のき久慈川の岸に平地が広がるようになってきた。

東館（ひがしだて）駅はこれまでの景色とは一変して、駅の周りに田や畑が広がり「山に挟まれた平地」というイメージ。駅名としては「東館」となっているが実際の地名（字名）としては「東館」らしい。広がる平地、光が多い里にはそれなりの明るさを感じられる。地図を見た感じだと、この景色が**南石井・磐城石井**・・・磐城棚倉まで約20Kmにわたって続いているようだ。平地の西側には八溝山から長く引いた幾筋もの尾根が緩やかに落ちていて、東側にはさほど高くもない里山のような優しい山並みが並んでいる。往古からの久慈川の氾濫の歴史が、平坦な肥沃な土地を生み出したものと想像できる。

磐城塙（いわきはなわ）は、江戸時代には幕府の天領の地で、代官所などもあったという。おそらく街道筋の要衝のような所で賑わいもあったに違いない。「塙」は「山が突き出た所、平坦地から山が突起した所、小高くなった所」を意味するらしいが、どの部分を指して言っているのか現在の地形から読み取るのは難しそうである。

近津（ちかつ）、**中豊**（なかとよ）いずれも駅名としては存在するが地名は存在しないらしい。昔は周辺の村を合わせて近津村があったこともあるが、今では町村合併で棚倉町の一部になってしまい、駅名しか残っていない。中豊については調べてみたが来歴がよくわからなかった。

先ほどまで線路の近くを流れていた久慈川はいつしか西の山陰に消えていった。この川の源流は八溝山の北面の鹿ノ又沢・中の沢・極楽沢などになるはず。久慈川のもうひとつの源である大竹川は棚倉駅の西方にある大竹山（676m）・月山（541m）・小富士山（446m）などの山中が水源になっている。

磐城棚倉（いわきたなぐら）、その昔棚倉藩の城下町だった。棚倉藩は戦国時代には水戸佐竹の配下にあったが、のちに幕領となり立花宗茂（のちに福岡の柳川へ）が入った。その後幾多の変遷を経た後、戊辰戦争では奥羽列藩同盟にあり西軍と戦って敗れ落城。廃藩置県では棚倉県が置かれたが、後に平県・磐前（いわさき）県を経て福島県となった。短文で語ることは困難な長い複雑な歴史の上に今があるようだ。

磐城棚倉駅を出ると久慈川を遠巻きに挟んでいた山並みが突然消えてしまい、東西に大きく広がる平原のような所に飛び出した。田畑もひとつの区画が大きく、五反田・一丁田を感じさせるような風景になった。東西に広がる大平原の東端に**磐城浅川**駅がある。地名の由来たる「浅い川」は平原を東西に横切る社川だろう。社川は北東の里白石方面からの流れと西の白河方面からの流れが平原で合流して棚倉の南部で久慈川に



合流する。余り高度差のない平原の中を流れる社川は水流が乏しく、合流地点付近では逆流することもあるのだろうか、地図上で「逆川」という地名がいくつか発見できた。平原の北側に東西に走る低い稜線を超えると阿武隈川が流れており、この低山の南北で異なる水系になる。

（左：Yahoo 地図航空写真）
磐城浅川を出ると広い平原と分かれて再び山の中に入り、**里白石**（さとしらいし）。広い田圃とその割に少ない人家が気になるが、単純に考えれば一世帯あたりの耕地面積が広

い、つまり裕福な農村なのかもしれない。風変わりな駅名だが、れっきとした地名。昔は里白石村が存在したが、今は石川郡浅川町大字里白石という。東南東方向に山白石という地名もあり、また付近には、捨石久保・破石などの地名や墓地石山という山（580m）、近隣の町も含めるとかなりの数の「石」がつく地名が点在する。おそらく石の産地だったのだろうと勝手に想像してみた。

磐城石川 隣の席の二人の老婆はここで降りて行った。下車の身支度をする二人に話しかけてみたら、磐城石川に住む老婆を訪ねて東京から息子の嫁さんのお母さんが来たので、水戸まで迎えに出た、ということだった。長年の親友のような語り口で味のある世間話を静かに続けていたが、予想もしない意外な組み合わせ

だった。

列車は細い尾根上のような地形のところを下ってしばらくすると**野木沢**駅に到着。ここからは、阿武隈川・国道 118 号線（石川街道）が並走するようになった。

川辺沖駅を出て 1Km ほど走ると阿武隈川にの岸边を走るようになり、これまで眺めてきた久慈川とは異なる風景広がるようになってきた。「川辺」は阿武隈川を指すものだろうし、「沖」は「遠くまで田畑や原野が開けた所」を意味する言葉なので、地図を見ているとなるほどと納得できる地名である。

泉郷（いずみごう）、右手山中に福島空港があり、空港に一番近い J R 駅にもかかわらずバス路線が存在しないらしい。地図を見ると無数の池や沼が点在するので、これが「泉郷」という駅名と関係していると思われる。このあたりの現在の地名は石川郡玉川村（たまかわむら）で、泉郷という地名は存在しないようだ。

泉郷を出て、かなりの距離を阿武隈川と並走すると**川東**（かわひがし）。読んで字のごとく阿武隈川の東側にある。集落があり、広い農地があり、里山がある、そんな組み合わせがいくつも広がる典型的な田舎風景。地図を見ると、小作田、日照田、雨田、小山田、田畑など「田」の付く地名が多いのも面白い。

西へカーブする阿武隈川に対して水郡線は東へカーブして、川から離れて行き始めると**小塩江**（おしおえ）。付近に「塩田」という地名が点在するので、「塩分を含む水が湧出する所」がどこかにあるのかもしれない。阿武隈川から離れて北東に向かっていた水郡線は小塩江を過ぎてしばらく行くと大きく左にカーブし始めて**谷田川**（やたがわ）駅に入る。大都会の真ん中に入った方がしっくりしそうな超モダンな駅舎に驚いていると、駅前広場に建つ看板が目に入った。看板には「友よ！ 21 世紀は君等が主役」と書いてあったが、はたして誰から誰へのメッセージなのだろうか？

磐城石川あたりから車内は下校の高校生が増えてきて、いつの間にか吊革までいっぱいになり平均年齢が一気に下がってしまった。看板のメッセージ通り「21 世紀は彼らが主役」となった。

磐城守山は、水戸藩の支藩で守山陣屋を構えていた、今風に言えば茨城県の一部だった。幾多の変遷を経て福島県郡山市の一部となった。駅の東側にある守山小学校の周囲が守山城の跡地らしい。

小塩江・谷田川間から北西に進路をとり続けてきた水郡線は、阿武隈川を渡って東北本線と合流すると向きを北に変えて**安積永盛**（あさかながもり）駅に入った。明治 4 年の開業当時の駅名は笹川だったが、昭和 6 年に成田線に同名の駅ができたことから現在の駅名に改称したそうだ。5 世紀から 6 世紀にかけて、このあたりは「阿尺（あさか）国」として国造が置かれた。これが「安積」という地名の起こりと言われている。

国道 4 号線・東北本線・新幹線・阿武隈川が並走して北に向かって走ると、やがて引込線が扇のように広がる広大な**郡山**の駅の構内に入った。16 時 26 分到着、3 時間 11 分の各駅停車の旅が終わった。

60 年以上前になるか、初めてこの駅を通過したときは、列車が到着すると駅弁売りが賑やかに行き来し、体を休める蒸気機関車の湯気と煙が漂う中で数多くの人がうごめく賑やかな駅だった。東北本線・磐越東線・磐越西線・水郡線が走る拠点駅は夜も眠ることはなかった。

高校生の行列が消えてしまうと、プラットホームは静まりかえり、東北本線の主要拠点駅とも思えないような静けさになってしまった。

新幹線が停まる駅になり立派な駅ビルも建った郡山駅、じっくり観察してみると何か物足りない感じがする。駅ビルの中の店も、駅前の街角の景色も、全国どこの町にもあるブランドばかりが並び、「ここが福島・ここが郡山」と主張しているものがあまり見当たらなかった。駅前の路地裏に入って「全国チェーンのお店ではないお店」を探して夕食を取るのにひと苦労した。

蒸気機関車こそなくなっただけはいたが、ディーゼルカーの響きがこれに取って代わり 3 時間余の旅を楽しませてくれた。車窓の景色は人々の息吹を感じさせるもので、50 年経とうが 60 年経とうが生きた風情を見せてくれることには変わりはない。だから、「各駅停車の旅」「車窓の旅」は面白い。



以上